

Cafés Géographiques de Lyon

Christian Montès, Yann Calbérac
7 octobre 2003

Lyon, Le Tango de la rue, 7 octobre 2003

Pour ou contre le tramway lyonnais ?

La rentrée des cafés géo lyonnais s'est faite ce soir sous le signe du changement : nos rencontres auront désormais lieu le deuxième mercredi de chaque mois (et non plus le jeudi), au Tango de la rue, à la Croix-Rousse (et non plus Place des Terreaux). C'est donc dans un autre cadre qu'anciens et nouveaux des cafés géo lyonnais se sont réunis mercredi soir autour de Christian Montès, maître de conférences à l'Université Lumière Lyon II, directeur du département de géographie, auteur d'une thèse sur les transports publics à Lyon, venu nous parler du tramway lyonnais.

En l'absence du contradicteur qui devait co-animer le débat, Christian Montès fait les questions et les réponses. Les premières sont posées par le président de l'AUFT (Association des Usagers Fatigués du Tramway), et les secondes apportées par le trésorier de l'Association Lyon-Tramway. Même si l'AUFT n'existe pas (à la différence de Lyon-Tramway dont Christian Montès est effectivement responsable), et au-delà du simple exercice schizophrénique, parler du tramway sous forme de débat ne relève pas d'une simple mise en scène : cela fait écho aux discussions souvent houleuses que la mise en place d'un tramway dans une ville a toujours engendrées.



Christian Montès au Tango de la rue

Photo : Emmanuelle Delahaye

1) N'y a-t-il pas un paradoxe dans la décision des autorités lyonnaises, qui veulent faire de Lyon une métropole internationale, de développer un mode de transport aussi archaïque que le tramway au détriment du métro ?

Le lien entre tramway et archaïsme est une idée fautive qui relève des représentations. Quand les anciens tramways ont été démantelés dans les années 1950 (1957 à Lyon), les populations saluaient l'abandon d'un moyen de transport archaïque (matériel vétuste, bruit de ferraille...), peu en accord avec la liberté de déplacement que permet la généralisation de l'automobile... A cette époque, en matière de transport collectif, la mode est au métro, invisible et qui laisse la chaussée aux automobilistes. Dans les années 1950, 1960 le tramway semble vieillot, alors que le métro apparaît comme l'incarnation de la modernité et de l'efficacité.

Mais tout cela relève des représentations et non de la réalité. Le métro, qui n'est jamais qu'un tramway enterré, est finalement assez ancien (Londres est la première ville à se doter d'un métro en 1863, suivie de Budapest en 1896 et de Glasgow en 1897). Les tramways d'aujourd'hui, qui n'ont rien à voir avec ceux du XIXème, sont plus confortables, plus esthétiques, plus sûrs et moins bruyants. Dans les années 1980, de nombreuses grandes villes s'y sont à nouveau intéressées, dans la mesure où le métro était beaucoup plus coûteux. En effet, le tramway coûte dix fois moins cher ! Lyon ne fait donc que suivre un large mouvement qui touche tous les pays développés. En France c'est Nantes qui a ouvert le bal en 1985, suivie de Grenoble en 1987. Saint-Etienne est la seule ville à n'avoir jamais abandonné son tramway.

2) Le tramway est beaucoup plus coûteux que le bus : pourquoi ne pas se contenter de moderniser la flotte de bus, ou d'utiliser la solution du tramway sur pneu, plus flexible ?

L'essor de la notion de développement durable fait préférer la solution du tramway électrique, moins polluant que les autobus diesel. Les trolleybus, qui fonctionnent aussi à l'électricité, n'ont pas la capacité d'un tramway. En plus, les couloirs de bus et de trolley sont souvent occupés par des automobilistes peu consciencieux... Le tramway est donc la solution idéale pour desservir les axes secondaires des grandes agglomérations. Le tramway sur pneu a connu de nombreux déboires. Seule deux villes s'en sont équipées : Nancy et Caen. De graves incidents incitent l'exploitant caennais à abandonner le projet. Le système n'est pas fiable. Bien sûr, Clermont-Ferrand ne peut pas faire autrement...

3) Le tramway n'a-t-il pas été imposé aux Lyonnais qui n'en voulaient pas ? En 1991, Michel Noir (maire de Lyon) et le SYTRAL (syndicat mixte qui gère la politique de transport public sous l'égide de la Communauté Urbaine de Lyon) ont présenté un projet très ambitieux doté de six milliards de francs d'investissement. Le plan a dû être revu à la baisse en 1992, suite au coût de la ligne D (la première ligne automatique à grand gabarit du monde : MAGALY) qui a dépassé les six milliards. Les investissements possibles ne peuvent dépasser deux milliards. Cela ne permet que de petits aménagements : extension de la ligne B vers Gerland au sud (obligatoire afin de desservir les Ecoles Normales Supérieures, et le stade de Gerland), prolongement de la ligne D jusqu'à Vaise à l'ouest.. Ce n'est qu'après l'achèvement de ces travaux que le SYTRAL a retrouvé sa capacité d'investissement. La municipalité de Raymond Barre propose plusieurs projets et invite les Lyonnais à se prononcer. Le premier favorisait l'automobile au détriment de l'environnement. Le deuxième consistait à faire de

maigres efforts pour les transports publics. Le troisième enfin (celui que les Lyonnais ont retenu), était ambitieux : création de 11 lignes fortes, dont les plus importantes seront dotées du tramway. Celui-ci est donc arrivé à Lyon à la suite d'une forte volonté publique appuyée par une prise de conscience réelle de la population. Il n'a donc pas été imposé aux Lyonnais.

4) Certes, mais le résultat n'est pas optimal : il est si lent que beaucoup le surnomment l'escargot ! Tout est question de représentation ! Les bus lyonnais plafonnent à 15 km/h, alors que le tramway avance en moyenne à 22 km/h, soit à peine moins que le métro (27 km/h). Le tramway permet une desserte plus fine que le métro. Fin 2002, le taux de satisfaction des usagers du tramway était de 96% contre 97% pour les usagers du métro !

5) Il va peut-être assez vite, mais il ne va pas là où il faut : il double les lignes de métro déjà existantes ! Le but n'est pas le même : le métro est utilisé pour des voyages longs, alors que le tramway permet une desserte plus fine. Ainsi, la ligne T1 permet de relier les deux gares (Perrache et Part-Dieu) et de desservir en plusieurs points le campus de La Doua (alors qu'il n'y aurait eu qu'une seule station de métro). La ligne T2 permet la desserte de l'avenue Berthelot, ignorée par le métro, et de desservir l'extérieur de la ville.

6) Le tramway prend la place des voitures sur la chaussée et participe donc de la congestion des axes. Il empêche aussi le stationnement, ce qui est mauvais pour le commerce. La généralisation du tramway implique une nouvelle utilisation de la voiture en ville, plus rationnelle et plus civique qui limiterait le nombre des déplacements de moins d'un kilomètre. Le commerce sort gagnant du tramway, à condition que les commerçants modernisent leur offre. Le tramway a ainsi permis la réhabilitation du centre ville de Bron. En outre, des études ont montré que ce sont les commerçants qui se garent devant leurs boutiques ! Plus globalement, le constat de la crise de la ville des années 1970 a fait prendre conscience de la nécessité d'agir sur la pollution et la congestion qui ne cessaient d'augmenter. Il faut réfléchir sur la rue et son utilisation : l'essor de la prise en compte de l'environnement amène à réfléchir au partage de la rue entre les automobiles, les transports publics, les cycles, les rollers et les piétons. Le tramway permet aussi d'offrir des transports de qualité à ceux qui n'ont pas de voiture (jeunes, personnes âgées, handicapés), ainsi qu'aux habitants de la périphérie.

7) Le tramway forme un réseau distinct, mal relié à ceux de bus ou de métro : cela complique encore davantage les correspondances et donc la qualité des déplacements. C'est vrai en partie : certaines correspondances sont ratées comme à Perrache et à la Part-Dieu, mais d'autres sont pratiques, comme aux Charpennes ou à Grange-Blanche. Des parcs-relais sont mis en place afin de favoriser les déplacements de travail. Le tramway peut aussi emprunter les voies de train : c'est ainsi que dans un futur proche l'aéroport Saint-Exupéry pourrait bénéficier d'une liaison avec le centre de Lyon en tramway, qui reprendrait les lignes du Chemins de Fer de l'Est Lyonnais.

Débat

Pourquoi dit-on que le tramway fait pousser les arbres ? Un tramway n'est jamais mis en place sans réflexion urbanistique. Il s'accompagne d'une requalification des espaces desservis, et d'une réflexion sur la qualité de vie. Ainsi, l'avenue Berthelot ou le centre-ville de Bron ont bénéficié de l'arrivée du tramway. De cette manière, on peut dire que le tramway fait pousser les arbres...

Comment expliquer les points noirs en matière de correspondance à Perrache et à Part-Dieu ? A Perrache, cela s'explique par les contraintes du site : le tramway n'était pas prévu lors de la construction du bâtiment et il a fallu s'en accommoder. A Part-Dieu, l'interconnexion a été ratée : la SNCF ne voulait pas d'une gare à la Part-Dieu. Mais la gare des Brotteaux ne permettait pas l'arrivée du TGV : la gare de la Part-Dieu a été construite après la construction du métro.

Les étudiants n'ont-ils pas été pris en otage par le tramway ? Deux logiques s'opposent : celle du transport (aller au plus vite d'un point à un autre) et celle de l'urbaniste (requalification). Assurément, la ligne de tramway qui dessert le campus de Bron répond à la logique des urbanistes. Ce passage par Bron est aussi le fruit d'une alliance UDF -PS entre la municipalité de Raymond Barre et la mairie de Bron de Jean-Jacques Queyranne. En outre, le SYTRAL n'aime guère les étudiants, soi-disant fraudeurs, qui ne voyagent que le matin ou le soir et pas dans la journée. Ils n'ont d'ailleurs que 24 semaines de cours dans l'année. et cours trois ou quatre jours par semaine...

Quels ont été les effets pour Bron du passage du tramway ? Les résultats ont été mitigés : la requalification du centre est une réussite, ce qui s'est traduit par la hausse du prix de l'immobilier. Mais cela n'a pas pour autant amené les Lyonnais à Bron. En revanche, les habitants de Bron vont plus facilement à Lyon.

Christian Montès revient sur le rôle de la municipalité dans la promotion du tramway : même si c'est une réussite en terme de fréquentation, l'actuelle municipalité refuse de construire de nouvelles lignes... La construction de la ligne qui relierait Saint-Paul à la Part-Dieu est toujours en projet : afin d'éviter de traverser la presqu'île, la mairie propose de construire un tunnel... Il ne s'agit donc plus de tramway mais de métro ! La liaison vers Rillieux-la-Pape via la Cité Internationale pose aussi problème et rien n'est encore tranché.

C'est sur ces perspectives que s'achève le premier café géo lyonnais de la saison 2003/2004.

A lire sur le site des cafés géo :

- Un compte-rendu de l'ouvrage [*Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon \(Christian Montès\)*](#)

Sites

- TCL (Transports Communs Lyonnais) : <http://www.tcl.fr>
- SYTRAL : <http://www.sytral.fr>

Compte-rendu : Yann Calbérac (d'après les notes aimablement fournies par Christian Montès).

Photo : Emmanuelle Delahaye.